Der Enteignungsgrund für Eisenbahnbau und das öffentliche Interesse.

Auszug aus der Inaugural-Dissertation zur Erlangung der Doktorwürde der Hohen Juristischen Fakultät der Universität Marburg

vorgelegt von

Rudolf Busse,
Kammergerichtsreferendar.

Berichterstatter: **ord. Prof. Dr. jur. et phil. J. V. Bredt.**

Die ganze Rechtsordnung des modernen Verfassungs- und Rechtsstaates ist ein Kompromiß zwischen Individualismus und Kollektivismus. Die Staatsverwaltung bedeutet im Grunde Tätigkeit für die öffentlichen Interessen. Eine besondere Erscheinung jenes Kompromisses ist der Verwaltungsakt der Enteignung, die hauptsächlich bei dem Verkehrswesen, vor allem beim Eisenbahnbau angewandt wird. Als Vorläufer der Eisenbahnen kann man in der Geschichte der Enteignung die Kunststraßen auffassen, deren Rechtssätze auf die ersten Eisenbahnen übertragen wurden.

In der Zeit des Polizeistaates ist das Enteignungsrecht noch kein ausgeprägtes Rechtsinstitut; hierzu wird es erst mit der Festlegung in Enteignungsgesetzen, zu denen der Gedanke des Rechtsstaates und der Aufschwung des Verkehrswesens drängte.

Der Enteignungsgrund „öffentliches Interesse" ist gesetzlich nach drei verschiedenen Prinzipien festgelegt worden:

1. Ein Individualgesetz ist für jeden Enteignungsfall erforderlich (z. B. in England).
2. Die Enteignungskategorien, darunter die Eisenbahnen, werden in einem allgemeinen (z. B. Bayern 1837) oder speziellen Enteignungsgesetze (Eis. Ent. Ges. z. B. Österreich 1878) aufgeführt.
3. Ein allgemeines Enteignungsgesetz enthält eine allgemeine Fassung des öffentlichen Interesses (z. B. Preußen 1874).

Auch nach der neuen Reichsverfassung (Art. 153) ist der alte Aufbau auf dem „Wohle der Allgemeinheit“ geblieben.

Das Hoheitsrecht der Enteignung kann weder selbst noch der Ausübung nach von seiner Basis, dem Staate, abgespalten und einem anderen verliehen werden. Der Staat stellt fest, ob ein Unternehmen im öffentlichen Interesse liegt, und kann daher allein die Folgerungen dieser Feststellung ziehen.

Der Begriff des öffentlichen Interesses ist weder durch Aufzählung von Fällen quantitativ noch negativ, auch nicht als Staatsnotwendigkeit zu eng zu fassen. Vielmehr muß man diese rein verwaltungsrechtliche Materie unter dem höheren Gesichtspunkte des Staatsgedankens in den verschiedenen Zeiten betrachten. Die Erfüllung aller Staatszwecke, sei es unmittelbar durch den Staat, sei es mittelbar durch Gemeinden oder Private ist die Lösung für das öffentliche Interesse. Der Enteignungsgedanke im sozialen Staate stellt daher etwas ganz anderes dar als im manchesterlichen Staate. Dieses zeigt sich in der neuen Reichsverfassung, die zum Teil die Staatszwecke programmatisch festlegt und auch den Inhalt des Grundeigentums sozial gefärbt hat (Art. 155).

Der Begriff der Eisenbahn läßt sich für alle Rechtsgebiete nicht einheitlich aufstellen, ist vielmehr aus dem Zwecke des jeweiligen Gesetzes zu entnehmen. Für das preuß. Ent. Ges. (1874) entscheidet für den Begriff der „Eisenbahn“ (§ 23), ob für diese das Enteignungsrecht gemäß § 2 Ent. Ges. verliehen ist.

Bei den Haupt- und Nebenbahnen, sowie den meisten Kleinbahnen, wird das öffentliche Interesse aus wirtschaftlichen, militärischen, sozialen und politischen Gründen ohne weiteres zu bejahen sein, gleichgültig ob die Bahn aus privatem finanziellem Interesse gegründet ist. Bei kleineren Bahnen kann es jedoch zweifelhaft sein, ob hierbei der Nutzen für die Allgemeinheit das private Interesse überwiegt.

a) Hierzu gehören die Luxusbahnen, insbesondere die Luxusbergbahnen mit Seil- und Zahnradbetrieb. Die Frage nach deren Gemeinnützigkeit wurde zwar nicht in Deutschland brennend, wohl aber in den Alpenländern in den neunziger Jahren vorigen Jahrhunderts; die Staatsbehörden der Schweiz und Österreichs verneinten das öffentliche Interesse, weil solche Bahnen dem Vergnügen gewidmet seien, keinen regelmäßigen Verkehr hätten und nur Hotelbesitzer bereichern sollten. So wurde die Bundeskonzession für eine Drahtseilbahn vom

Brienzer See zum Hotel Gießbach im Jahre 1878 an die Gebrüder Hauſer erſt erteilt, nachdem dieſe auf ihr Expropriationsrecht für den Bahnbau ausdrücklich verzichtet hatten. Mit dem Wachſen des Fremdenzuſtromes wuchs das öffentliche Intereſſe an den Touriſtenbahnen immer ſtärker empor, bis es ſchließlich das Einzelintereſſe des Grundeigentümers überragte.

b) Auch bei der Enteignung für Privatanſchlußbahnen kann das öffentliche Intereſſe zweifelhaft ſein. Vor dem Kriege ſah man bei derartigen Enteignungsanträgen der Großinduſtrie nur das private Intereſſe und verſagte die Enteignung. Erſt in dem Beſchluſſe des Miniſters d. öfftl. Arb. vom 16. 4. 1917 wurde das öffentliche Intereſſe an der Entwicklung der Großinduſtrie anerkannt und zwar, was um ſo wichtiger iſt, nicht in erſter Linie wegen der damaligen Kriegsnotwendigkeit, ſondern wegen der allgemeinen wirtſchaftlichen Bedeutung der ſeßhaften Großinduſtrie Rheinlands und Weſtfalens.

Der Umfang des Enteignungsrechts ergibt ſich aus dem Grundgedanken der Enteignung; er reicht nur ſoweit, als das öffentliche Intereſſe zu befriedigen iſt. Für den Eiſenbahnbau galten hier beſondere Direktiven, ſo §§ 8 bis 10 preuß. Eiſ. Geſ. von 1838, woraus § 23 preuß. Ent. Geſ. (1874) hervorgegangen iſt. — Dafür, daß eine Zonenenteignung zugunſten der Eiſenbahn zuläſſig iſt, ſpricht die wachſende Mobiliſierung und Sozialiſierung des Grundbeſitzes, vgl. preuß. Waſſerſtraßengeſetz von 1905 § 16 (Enteignungsrecht bis zu 1 km von der Kanalmittellinie), R. Verf. Art. 155. Einer Zonenenteignung ſteht auch nicht der Geſetzestext des § 23 Abſ. 2 Ent. Geſ. im Wege; denn aus den Worten „nur das Privatintereſſe“ iſt als argumentum e contrario zu entnehmen, daß dort, wo bei einer Anlage daneben auch das öffentliche Intereſſe beteiligt iſt, das Enteignungsrecht ohne weiteres angewandt werden kann. Es iſt dieſes ein Gedanke, der bereits in dem Waſſerſtraßengeſetz § 16 („zur Erreichung . . . ſtaatlicher Zwecke“) beſtätigt iſt.

Bei der Kolliſion des öffentlichen Intereſſes der Eiſenbahn mit einem anderen öffentlichen Intereſſe entſcheidet das relativ ſtärkere Intereſſe; hiermit löſt ſich auch die Frage, ob die Enteignung öffentlicher Sachen zuläſſig iſt. Die konkrete Feſtſtellung des öffentlichen Intereſſes, „déclaration de l'utilité publique“, iſt nach den meiſten allgemeinen Enteignungsgeſetzen ein beſonderer Akt, der in einem beſonderen Zuſammenhange mit dem Erwerbe der Unternehmerſtellung ſteht.

Denn da das öffentliche Interesse ein dauerndes ist, so muß eine Gewähr für die richtige Erfüllung des öffentlichen Interesses gegeben sein. Bei dem Staate, dessen Tätigkeit auf die Erfüllung öffentlicher Interessen gerichtet ist, bedarf es an und für sich keines besonderen Feststellungsaktes, ebenso auch nicht bei den örtlichen Selbstverwaltungskörpern innerhalb ihrer Kompetenz, wohl aber bei privaten Unternehmern. In Preußen ist die Feststellung des öffentlichen Interesses für Eisenbahnen besonders geregelt. Es bedarf nicht immer einer Verordnung der Staatsregierung (§ 2 Ent. Ges.). Was die Haupt- und Nebenbahnen betrifft, so ist hinsichtlich der Privatbahnen das Enteignungsrecht ohne weiteres an die Konzessionierung geknüpft (§ 8 Abs. 1 Eis. Ges.). Bei einer Staatsbahn wird der Fiskus durch das zum Bau nötige Gesetz verpflichtet; hierin ist analog ohne weiteres die Enteignungsbefugnis enthalten, da der Staat kein geringeres Enteignungsrecht haben kann. Bei den Klein- und Privatanschlußbahnen (Klb. Ges. 1892) knüpft dagegen das Gesetz an die Konzession bzw. behördliche Genehmigung nicht zugleich das Enteignungsrecht; nur zur Benutzung öffentlicher Straßen gibt die Kleinbahnkonzession ein entsprechendes Recht (§ 7 Klb. Ges.).

Wegen des hervorragenden öffentlichen Interesses gilt auch das Enteignungsverfahren für Eisenbahnen als ein dringliches.

Da öffentliches Interesse etwas Dauerndes ist, so ist das Enteignungsrecht zeitlich nicht beschränkt. Nach Wegfall des öffentlichen Interesses ist gesetzlich meist ein Rückerwerbs- oder Vorkaufsrecht gegeben.

Das Enteignungsprinzip ist international. Für die Zukunft ist ein einheitliches Reichsenteignungsgesetz gemäß R. Verf. Art. 7 Ziff. 12 nötig, in welchem das „öffentliche Interesse" als nicht zu spezialisierender Enteignungsgrund beizubehalten ist.

Buchdruckerei Alb. Sayffaerth (Otto Fleck), Berlin-Schöneberg